Über die Bemannung der deutschen Kauffahrteischiffe

Von E. Meier, Kapitän a. D.

veröffentlicht in der Zeitschrift „Die Grenzboten“, IV. Quartal 1900

In der HANSA Nr. 17 dieses Jahres (1900) finde ich einen Artikel eines Herrn S, worin es heißt*: „Die lange Zeit gut bewährte Methode, unsre Seeleute zu Steuerleuten und Schiffsführern von der Pieke an heranzubilden, hat sich überlebt. Gänzlich veränderte Verhältnisse in der Seeschiffahrt haben auch veränderte Anforderungen an die in leitenden Stellen befindlichen Seeleute gestellt. Dem Norddeutschen Lloyd gebührt das große Verdienst, die längst von vielen einsichtigen Seeleuten als richtig erkannte Maßregel, nämlich die Indienststellung eines Ausbildungsinstituts für Seeleute der höheren Karriere, praktisch durchgeführt zu haben. Für diesen Schritt sind ihm alle Schiffsführer und Steuerleute dankbar, denen thatsächlich etwas an der Hebung ihres Standes nach sozialer Richtung hin gelegen ist. Wir sprechen diese Behauptung aus, wohl wissend, daß es Personen giebt, die gleich uns die Schiffsoffiziere auf ein höheres geistiges Niveau gestellt sehen möchten, aber die Errichtung eines Instituts, das diesen Wunsch zu erfüllen verspricht, deshalb verurteilen, weil angeblich die Erziehungsanstalt ihren Eigentümern ein Born fließender Geldquellen sein soll. Versichert die Reederei, sich durch das Schulschiff einen Stamm tüchtiger Schiffsoffiziere heranziehn zu wollen, so entgegnet man (ohne zu bedenken, daß englische und französische Schiffsoffiziere längst eine andre praktische Ausbildung wie englische und französische Matrosen genießen): »Durch diese Einrichtung wollt ihr nur billige Arbeitskräfte züchten.« Solchen Argumentationen steht man vollständig machtlos gegenüber, denn sie lassen sich nicht entkräften.“*

In dem ersten Absatz finden sich in vier Sätzen drei Behauptungen, die meines Erachtens nicht bewiesen sind, und von denen höchstens eine richtig ist, nämlich daß sich die Verhältnisse geändert haben. Daß sich aber die Seeleute ihnen vorzüglich angepaßt haben, wird unterdrückt.

Ob alle Schiffsführer und Steuerleute, denen thatsächlich etwas an der sozialen Stellung ihres Standes liegt, dem Norddeutschen Lloyd für die Einrichtung des Kadettenschulschiffs dankbar sind, erscheint angesichts der Verhandlungen des deutschen Seeschiffervereinsverbandes am 16. Februar dieses Jahres in Berlin und des deutschen Nautischen Vereins am 27. Februar dieses Jahres nicht stichhaltig.

Der Leser möge deren Stenogramme, die im Buchhandel erschienen sind, selbst nachlesen - und sich ein Urteil darüber bilden. Daß die Einrichtung des Kadettenschulschiffs ein Born fließender Geldquellen sein soll, habe ich nicht gehört, wohl aber, daß dem Lloyd in Anbetracht der jährlich zu zahlenden Pension von 600 Mark eigne Kosten wohl nicht entstehn werden. Ich beabsichtige, mich nur mit den Schlußsätzen zu befassen und als alter Kapitän und warmer Freund meiner Berufsgenossen die spöttische Abfertigung der Gegner des Kadettenschulschiffs etwas niedriger zu hängen.

1. Die Matrosen

Als im Jahre 1866 der Norddeutsche Bund geschaffen und 1870/71 das neue Deutsche Reich gegründet war, gingen die Regierungen und die Volksvertreter rüstig ans Werk, es wohnlich einzurichten. Nachdem die staatlichen und volkswirtschaftlichen Einrichtungen viele Jahre stabil geblieben waren, und den Bedürfnissen des Volkes nur zu wenig Rechnung getragen worden war, gerieten die Behörden in eine fieberhafte manchesterliche Thätigkeit, neue Einrichtungen zu schaffen, unter denen sich die Volkskraft neu sollte entfalten können. Man schuf eine neue Gewerbeordnung und vernichtete die alte mit ihren Zünften und zunftartigen Einrichtungen und Gewohnheiten, die sich freilich den neuen volkswirtschaftlichen Lehrsätzen nicht bequem einfügen wollten.

Das Stichwort war: Der alte Zopf muß abgeschnitten werden. In mancher Hinsicht ging man viel zu weit und verunstaltete den Kopf, statt daß man die Haartracht der neuen Zeit anpaßte. Die vielen Änderungen und Zusätze, die die Gewerbeordnung inzwischen erlitten hat, und der Umstand, daß man in neuster Zeit die Zünfte in neuer Form mit vieler Mühe wieder einzurichten sucht, dürften dies beweisen.

Mit der Gewerbeordnung fiel auch der Schiffsjungenzwang. Die meisten deutschen Küstenstaaten hatten nämlich, um den Nachwuchs zu sichern, die Anordnung getroffen, daß auf jedem Kauffahrteischiffe je nach dessen Bemannung einer oder mehrere Schiffsjungen angemustert werden mußten. Bei dem konservativen Sinn der Seeleute war die Aufhebung dieses Zwangs jahrelang vollständig unwirksam, aber in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre traten Umstände ein, die veranlaßten, daß in der großen Fahrt die Aufhebung des Zwangs fast zu einer Aufhebung der Schiffsjungeninstitution führte.

Die einsetzende und langdauernde Handelskrisis und die sich drängenden Erfindungen auf allen Gebieten der Technik hatten einen Niedergang der Segelschiffahrt und erst ein langsames, dann aber immer schnelleres Zunehmen der Dampfschiffahrt zur Folge. Die Transportfähigkeit der vorhandenen Schiffsräume stieg mehr als das Quantum der zu transportierenden Güter, und damit wurde ein Niedergang der Frachten bewirkt, der beispiellos genannt werden darf. Die Reedereien waren gezwungen, den Fortschritten der Schiffbau- und Maschinentechnik zu folgen, wobei die kapitalkräftigen und intelligenten Reedereien, also die stärkern, das Feld behaupteten, die übrigen unterlagen. Nur das Großkapital kann noch lohnend Reederei treiben; deshalb saugt es die kleinern rücksichtslos auf.

Hafen-Szene, 1894

Um den Kampf ums Dasein mit Erfolg bestehn zu können, wurden die Betriebskosten aufs äußerste eingeschränkt, indem man die Takelung der Segelschiffe vereinfachte und zugleich die Bemannung in doppeltem Maße verringerte; die Verminderung der Mannschaft der Dampfer folgte nach. Die Reeder bestimmten einfach: „Kapitän, Sie haben in Zukunft mit so und so viel Mann zu fahren!“ Wollte er sein Brot nicht verlieren, mußte er Folge leisten und überdies dem Gesetze gegenüber, das ihn für die genügende Bemannung verantwortlich hält, die Maßregel des Reeders vertreten. Der Kapitän hat nicht das mindeste über die Zahl der Bemannung mitzureden, und doch hat man bis jetzt keine Miene gemacht, ihm die Verantwortung abzunehmen.

Um das Schiff mit der stark verminderten Mannschaft noch manövrieren zu können, bestand der Kapitän darauf, daß er nur möglichst „befahrne“ Leute anmustern durfte, und er erfand zu seiner Verteidigung die Sage von der Unrentabilität der Schiffsjungen, die ebenso viel essen wie die vollen Leute.

Diese Sage hat besonders Glauben gefunden, wo Kapitäne für größere Reedereien fuhren. Wo der Kapitän selbst der Haupteigentümer ist, also in der kleinen Fahrt, ist man beim alten Gebrauch geblieben und hat immer Jungen mitgenommen, mitunter sogar in übergroßer Zahl, weil dadurch gespart wird.

Daß die Kapitäne der kleinen Schiffe nicht rechnen können, wenn sie Jungen an Bord nehmen, wird im Ernst doch wohl niemand behaupten wollen. Intelligente frühere Kapitäne, die sich zu Reedern größerer Segelschiffe aufgeschwungen haben, haben auch längst erkannt, daß die Sage nicht richtig ist.

Ein solcher erzählte mir kürzlich: Ich gebe meinen Schiffen immer einen oder zwei Jungen mehr mit, als eigentlich recht ist, denn im Auslande laufen gewöhnlich Matrosen weg, die Jungen aus unsrer Gegend aber selten. Da sind denn die gut angelernten Jungen immer noch mehr wert als das Pack, das man dort anzunehmen gezwungen ist. Zu bemerken darf ich nicht unterlassen, daß einzelne Reedereien sehr lobenswerte Ausnahmen machen. So hat der Norddeutsche Lloyd in Bremen immer „unbefahrne“ Jungen mitgenommen, obgleich er wußte, daß sie nach einigen Reisen abgehn und auf Segelschiffe gehn würden.

So lange nun die kleinern Segelschiffe ihre angelernten Jungen und Leichtmatrosen in genügender Zahl an die großen Segelschiffe und Dampfer abgeben konnten, ging die Sache gut, und die Großreedereien waren ganz zufrieden. Nachdem aber die kleine Segelschiffahrt gewaltig zurückgegangen ist, und jetzt die Küstenfahrt von der Schleppkahnfahrt den Todesstoß empfängt, ist die Bemannungsfrage brennend geworden, denn die Kleinschiffahrt kann in der Zukunft den Bedarf der Großschiffahrt an Matrosen nicht mehr decken. Diese hat des augenblicklichen Gewinns wegen geradezu Raubbau getrieben. Das Angebot von Schiffsjungen ist seit vielen Jahren immer größer als die Nachfrage gewesen, ja es sind den Heuerbaasen, die sich mit der Unterbringung der Jungen befaßten, dafür ungeheure Vergütungen gezahlt worden. Für das Kadettenschulschiff des Norddeutschen Lloyds sollen sich nach der einen Lesart über 400, nach der andern gar an die 800 gemeldet haben, von denen 45 angenommen worden sind. Ich kann hier gern zugeben, daß sich die größere Hälfte von ihnen überhaupt nicht gemeldet hätte, wenn sie, gestützt auf den Geldbeutel des Vaters, nicht die Hoffnung hätten, es in der verheißenen bequemen Weise zum Schiffsoffizier zu bringen.

Aus der deutschen Küstenbevölkerung gehn die Jungen hauptsächlich aus zwei Beweggründen zur See:

1. Weil sie an den Männern ihrer Umgebung sehen, daß sie es zum Steuermann und Schiffer bringen können, wenn sie fleißig sind und sich gut führen, wenigstens war es früher so. Jetzt sind die Eltern mit dem Niedergang der kleinen Fahrt genau vertraut und wissen, daß es damit schlecht genug bestellt ist; deshalb halten sie ihre Söhne vielfach von der Seefahrt zurück.

2. Weil die armen Eltern den heranwachsenden Sohn vom Tische loswerden müssen; besonders auf den neu angebauten Strecken der ostfriesischen Fehne ist dies der Fall. Schon mit 12 Jahren muß der Sohn während des Sommers von der Schule dispensiert werden, damit er durch seiner Hände Arbeit die Familie mit ernähren hilft, und dient auf dem Torfschiffe des Vaters, eines Onkels oder Nachbarn.

Diese Jungen erstreben ein eignes Torfschiff oder gehn nach ihrer Entlassung aus der Schule zur See und sind zufrieden, wenn sie die Stellung eines Schiffers auf kleiner Fahrt, des Steuerers, Bootsmanns und dergleichen auf großen Schiffen erreichen können.

Aus dem Inlande gehn die Jungen aus den verschiedensten Gründen zur See, wohl die meisten, weil die Schulbank zu hart und das Lernen zu schwer ist, andre werden dazu durch das Lesen von Seeromanen veranlaßt, noch andre durch Familienverhältnisse, und ein durchaus nicht kleiner Teil wird von den Eltern oder Vormündern zur See wie in eine Besserungsanstalt geschickt. Die strenge Disziplin und das einfache Leben an Bord zwischen Himmel und Wasser hat schon manchen Thunichtgut zu einem ordentlichen Menschen gemacht.

Da der Verdienst auf deutschen Schiffen im allgemeinen gering ist, lassen einsichtige, nicht

geradezu arme Eltern ihre Söhne meistens nicht zur See gehn, zunächst weil sie am Lande mehr als auf See verdienen können, und dann, weil das Leben auf See unendlich viel gefährlicher und mühseliger als das auf dem Lande ist. Ist es doch statistisch nachgewiesen, daß der Prozentsatz der Unglücksfälle auf See und der Todesfälle an gelbem Fieber, Cholera, Pest, Malaria und Dysenterie vier- bis fünfmal so groß ist als bei den Bergleuten, die am Lande das gefährlichste Gewerbe treiben.

In der Jugend hat die Seefahrt einen gewaltigen Reiz, kommt der herangewachsene Mann aber zum Nachdenken und zum Vergleichen seines Standes und seines Verdienstes mit dem seiner am Lande gebliebenen Verwandten und Bekannten, und erwägt er die Gefahren, denen er sich unterziehen muß, dann gehen ihm die Augen wunderbar auf. Ein Teil geht auf englische oder amerikanische Schiffe, auf denen die Löhne rund 25 bis 50 Prozent höher als auf deutschen Schiffen sind. Manche von ihnen kehren später, um viele Erfahrungen bereichert, auf deutsche Schiffe zurück, andre bringen es durch Fleiß und gute Führung zum Steuermann und Kapitän. Es gibt große englische Reedereien, die fast nur deutsche Kapitäne haben, aber auch ein großer Teil geht unter, weil er, losgelöst vom Vaterlande, die Wurzeln ihrer Kraft zerrissen hat.

Der größere Teil bleibt einstweilen auf deutschen Schiffen, aber sucht irgendeinen Unterschlupf am Lande, sobald er Weib und Kind hat. Alte Matrosen und Unteroffiziere gibt es so gut wie gar nicht. Hierin liegt bekanntlich die Ursache, daß die Alters- und Invalidenversicherung der Seeleute so außerordentlich günstig abschneidet.

An der Elbe und der Weser, deren Schiffe etwa fünf Sechstel des Tonnengehalts aller deutschen Schiffe haben, ist die Heuer der Vollmatrosen, d. h. der Schiffsleute, die alle seemännischen Arbeiten ohne wesentliche Nachhilfe der Offiziere verstehn (sie nehmen etwa die Stelle der Gesellen im Handwerkerstande ein), in den letzten Jahren von 50 auf 60 Mark gestiegen; sie beträgt seit Februar etwa 65 Mark im Monat. Die Beköstigung kostet dem Reeder, je nachdem er im Großbetriebe billig oder im Kleinbetriebe teuer einkaufen kann, 24 bis 30 Mark im Monat. Demnach verdient der Matrose monatlich rund 89 bis 95 Mark. Die Wohnung, auf den Schiffen Logis genannt, darf füglich ohne Ansatz bleiben. Um den Jahresverdienst zu erhalten, darf man den Monatsverdienst nicht mit der Zahl der Monate multiplizieren. In der Gesetzvorlage über die Alters- und Invalidenversorgung der Seeleute war angenommen, daß die Seeleute zehn Monate im Jahre verdienen, aber es wurde bei den Verhandlungen im Reichstage von den Reedereien nachgewiesen, daß neun Monate besser zutreffen. Der Jahresverdienst der Matrosen usw. wird bei der Berechnung ihrer Alters- und Invalidenpension noch jetzt zu neun Monatsheuern gerechnet, also darf ich dies hier auch wohl thun. Danach verdient ein Matrose 9 x 89 bis 95 Mark, macht 801 bis 855 Mark. Die übrigen drei Monate muß er vom Verdienste zehren, denn Arbeit und Verdienst findet er in der kurzen Zeit seines Aufenthalts am Lande nur recht selten. Ich darf rechnen, daß sein Unterhalt im Monat etwa 50 Mark, in drei Monaten also 150 Mark kostet, womit er seinen Jahresverdienst auf 650 bis 700 Mark bringt. Rechnet man zehn Monate im Dienst, dann stellt sich sein Jahresverdienst auf 890 bis 950 Mark weniger 100 Mark, also 790 bis 850 Mark.

Der gewöhnliche Arbeiter in den Hafenstädten an der Nordsee, der keine Lehrzeit durchzumachen hat, verdient täglich drei bis vier Mark je nach seiner Geschicklichkeit, Kraft, Zuverlässigkeit usw., im Mittel also 3,50 Mark; das macht jährlich 304 x 3,50 Mark = 1060 Mark. Die Handwerksgesellen, die eine Lehrzeit durchgemacht haben, verdienen noch 150 bis 200 Mark mehr.

Unter diesen Umständen ist es wahrlich kein Wunder, daß der Matrose am Lande bleibt, wo er des Nachts ruhig schlafen kann, nicht bald in den Tropen verbrennt, bald in der Winterkälte halb erstarrt, nicht in Gefahr ist, nach Häfen zu müssen, in denen Cholera, gelbes Fieber, Pest, Malaria oder Dysenterie herrscht, nicht stranden, untergehn, über Bord geschlagen werden oder von oben fallen kann, wo er hingegen bei Weib und Kind bleiben und unendlich sicherer und ruhiger leben kann. Daß er als Quartermaster oder Steuerer auf großen Dampfern monatlich drei- bis fünf Mark mehr verdient, kommt wenig in Betracht;

als Bootsmann, also als Unteroffizier, kommt sein Verdienst dem eines Arbeiters in den Hafenstädten einigermaßen gleich.

Bei Erörterung der sogenannten Schulschiff-frage findet man fast immer die Behauptung, daß die Qualität unsrer Matrosen sehr zurück-gegangen sei.

Ich bin seit fünfzig Jahren in und bei der Seeschiffahrt beschäftigt und kann verbürgen, daß diese Behauptung auch in meiner Jugend fast mit denselben Worten ausgesprochen wurde, und die bekannten ältesten Leute er-zählten damals, daß es in ihrer Jugend auch schon so gewesen sei. Es erscheint deshalb überflüssig, sie für seemännische Kreise zu besprechen, aber in der jüngsten Zeit haben inländische Kreise angefangen, sich mit der Seeschiffahrt zu beschäftigen, deshalb dürfte es angebracht sein, diesen Gegenstand mit einigen Worten zu streifen.

Kam damals ein Schiff in den Heimatshafen zurück, dann mußte die Mannschaft die Ladung löschen, in den etwaigen Pausen die reparaturbedürftige Takelage herunternehmen und ausbessern, nach vollständiger Löschung das Schiff hübsch reinmachen, und erst dann wurde sie entlassen. Dabei wurden die guten Leute gleich gefragt: Wollt ihr wieder mit? Ein Teil der Mannschaft blieb gleich an Bord, manche besuchten ihre Anverwandten und kamen wieder, andre gingen auf die Steuer-mannsschule, und noch andre zogen es vor, ihr Schiff zu wechseln. Schon beim Anfange des Ladens war etwa die halbe Mannschaft an Bord, nahm die Ladung über und verstaute sie im Raum, brachte heruntergenommene Take-lung wieder hinauf, nachdem sie ausgebessert war, schlug die Segel an und machte das Schiff so wieder seeklar. Unter diesen Verhältnissen lernte der junge Seemann bei stillliegendem Schiffe alle Schauer- und Schiemannsarbeiten ausführen und kam später in See auf rollendem und stampfendem Schiffe nie in Verlegenheit, wie eine Arbeit am rechten Ende anzufassen war.

Seit vielen Jahren finden es die Reedereien vorteilhafter, die ganze Mannschaft abzu-mustern, sobald das Schiff fest ist, und sie an Bord zu nehmen, wenn es seeklar ist. Alle oben skizzierten Arbeiten werden von Schauer-leuten, vielfach frühern Seeleuten, gemacht, und den jungen Seeleuten ist die Gelegenheit entzogen, Tüchtiges zu lernen. Tritt während der Reise in See die Notwendigkeit an sie heran, eine Rahe oder Stenge herunter zu nehmen oder sie hinauf zu bringen, dann hat er oftmals die Arbeit nie gesehen oder noch weniger selbst gemacht, und er macht dabei Mißgriffe. Aber an wem liegt dies? Die jederzeit oder die gewöhnlich vorkommenden Arbeiten führt der heutige Matrose gerade so gut aus wie sein Vorgänger vor fünfzig Jahren.

Seit der Aufhebung des Schiffsjungenzwangs ist in Reederkreisen das Bewußtsein ge-schwunden, daß sie selbst die Pflicht haben, für Nachwuchs zu sorgen. Man hat sich nicht darum gesorgt, der Reichskriegsmarine die genügende Zahl der Rekruten zuzuführen, die sich auf schwankendem Schiffe gerade so wohl befindet wie auf festem Lande, und man ruft doch nach Schutz durch mehr Kriegs-schiffe, die ihre Bemannung natürlich von den Kauffahrteischiffen beziehen sollten. Die kleine Schiffahrt kann nicht mehr genügend junge Leute abgeben, und man steht vor dem Schreckgespenst der Leutenot, gerade wie die Gutsbesitzer. Damit ist man endlich aus der Lethargie aufgerüttelt.

Der Weckruf unseres Kaisers hat im Binnen-land und an der Küste das Interesse an der Kriegsmarine und damit an der Handels-schiffahrt wachgerufen, aber woher die Bemannung nehmen! Nun ist der Ruf nach Schulschiffen laut geworden, die dem Mangel an Schiffsmannschaft abhelfen sollen. Viele Worte sind darüber geredet, geschrieben und gedruckt, Vereine gegründet, ja hohe und höchste Herren zu Protektoren gewählt worden, um die Sache in Fluß zu bringen, aber von einer Pflicht der Reedereien, selbst für den Nachwuchs der Bemannung ihrer Schiffe zu sorgen, hat niemand gesprochen. Sie finden es ganz in der Ordnung, daß Beiträge zu den Schulschiffsfonds gesammelt werden und steuern auch selbst eine Kleinigkeit dazu bei, damit sie später genügend junge Leute zur Bemannung ihrer Schiffe disponibel haben. Mir kommt dies ähnlich so vor, als wenn ein Großgrundbesitzer seinen Wald abgeholzt und versilbert hätte und nun zu milden Beiträgen behufs Wiederaufforstung auffordert. Je mehr

Leute den Reedern zur Bemannung ihrer Schiffe zur Verfügung stehn, desto billiger sind sie zu haben, ergo -.

Von der Sozialdemokratie ist die Decksmannschaft noch wenig infiziert. Genossenschaften können sie nicht bilden, weil sie immer über die ganze Welt zerstreut sind. Der Seemannsverband in Hamburg enthält nur einen Bruchteil unsrer Seeleute, Streiks können sie deshalb nicht in Szene setzen, und wo dies versucht worden ist, sind sie kläglich gescheitert.

2. Die Offiziere

a) Die Segelschiffsoffiziere

Vor fünfzig Jahren war der Untersteuermann die erste und der Obersteuermann die zweite und letzte Stufe zu der des Kapitäns, die fast jeder intelligente und ordentliche junge Mann erreichte. Als Kapitän verdiente er so viel, daß er, wenn er sparsam war, eine Familie anständig unterhalten und für sein Alter oder für den Fall seines nicht zu frühen Todes einen Notgroschen für seine Angehörigen zurücklegen konnte. Das hat sich in der Zwischenzeit gewaltig geändert.

Die Zahl der Segelschiffe, große sowohl wie kleine, hat stark abgenommen, denn für verloren gegangene oder ausrangierte wird kein Ersatz geschaffen, da Neubauten fast nicht mehr geschehen. Nach dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine gab es am 1. Januar 1875: 4426 Segelschiffe, davon waren 2244 unter 150 Registertons, d.h. Schiffe für kleine Fahrt und für Küstenfahrt, und unter diesen so gut wie keine Schleppkähne, somit rund 2200 Segelschiffe über 150 Registertons, die zur großen Fahrt dienten und mit einem Schiffer für große Fahrt und einem oder zwei Steuerleuten fuhren. Am 1. Januar 1899 gab es nur noch 2489 Segelschiffe, davon waren 1800 unter und nur 689 über 150 Registertons. Unter den letzten ist indessen noch eine größere Zahl sogenannter Seeleichter oder Schleppkähne mitgezählt, Schiffe ohne Masten und Maschine, die nur von Schleppern über See gebracht werden. Ihre Zahl dürfte 150 überschreiten, so daß die Zahl der Segelschiffe in großer Fahrt nicht 539 betragen wird. Die Zahl dieser Segelschiffe ist in fünfundzwanzig Jahren demnach von 2200 auf 539, also um 1661 zurückgegangen. Für jedes nicht ersetzte Segelschiff sind ein Kapitän und ein oder zwei Steuerleute disponibel geworden, jedenfalls über viertausend.

Diese und die in diesen fünfundzwanzig Jahren neugeprüften rund 8700 Steuerleute und 5200 Schiffer auf großer Fahrt konnten keine angemessene Beschäftigung finden, die Reeder hatten für diese Stellungen mehr Menschen zur Verfügung, als sie gebrauchen konnten, und ein starker Niedergang der Heuern und der Anstellungsbedingungen war die manchesterliche Folge. Die weitere Folge war dann, daß ein allgemeiner, fluchtartiger Rückzug der Offiziere von der Seefahrt zu Beschäftigungen am Lande eintrat und noch geschieht, und so stehn wir jetzt anscheinend vor einem Mangel an Offizieren für Segelschiffe.

Junge Leute mit einem halben bis einem Jahr Fahrzeit als Steuermann oder gar solche ohne diese müssen schon als Obersteuerleute auf großen eisernen Segelschiffen angemustert werden, denn die intelligenten, tüchtigen Steuerleute drängen sich alle auf die Dampfer. Die Ursache liegt außer in dem Rückgange der Schiffszahl darin, daß Steuerleute ohne beträchtliches Vermögen, mit dem sie in ein

Segelschiff einspringen können, nur geringe Aussicht haben, jemals Kapitän eines solchen zu werden. Steuerleute mit dazu hinlangendem Vermögen gibt es heutzutage wohl kaum noch, denn die Eltern oder die Vormünder halten die Söhne von der Seefahrt zurück.

Diese erstreben zunächst die Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligendienst (*Wehrpflichtige mit höherem Schulabschluss konnten nach freiwilligem einjährigen Wehrdienst Offizier der Reserve werden*), und wenn sie die haben, gehn sie nicht mehr zur See. Vor vierzig Jahren bestand in den preußischen Navigationsschulen an der Ostsee mitunter die Hälfte der Schüler aus Sekundanern mit dem Einjährigenzeugnis und Primanern, sogar solche mit dem Maturum (*Abitur*) fanden sich nicht selten, denn als Kapitän verdienten alle damals schönes Geld und hatten eine geachtete Stellung. Jetzt ist ihre Zahl verschwindend klein, und die Navigationslehrer klagen darüber sehr. An der Nordseeküste gab es damals die Institution der Einjährigen noch nicht, deshalb kann sie nicht zum Vergleich herangezogen werden.

Wenn ein Steuermann endlich nach langer Fahrzeit - einer wie langen ist durchaus nicht anzugeben - Kapitän eines Segelschiffs geworden ist, dann bekommt er an fester Besoldung z.B. auf ostfriesischen, oldenburgischen, holsteinischen und mecklenburgischen Schiffen 125 bis 150 Mark pro Monat und natürlich freie Station. Dazu kommt dann ein gewisser Prozentsatz des Nettofrachtverdienstes, selten von der Bruttofracht, der je nach den Zeitläufen sehr verschieden ausfällt, jedoch meines Wissens auch bei den jetzigen guten Frachten zwei Drittel der Besoldung nicht erreicht, in weniger guten Zeiten leider nur zu oft nur nominell ist.

Von guten Hamburger und Bremer Reedern wird wohl mehr gezahlt, aber zum anständigen Unterhalt der Familie reicht es nur so eben hin, für das Alter und im Todesfall für Witwe und Waisen bleibt nichts übrig, es sei denn, daß die Frau auf dem Dorfe wohnt und durch landwirtschaftlichen Betrieb die Familie unterhält, und daß der Verdienst des Mannes als Notgroschen weggelegt werden kann.

So kommt es, daß fast nur noch junge Steuerleute auf die Segelschiffe gehn, die hier die hohe seemännische Schule vollständig absolvieren wollen. Sie fahren ihre vierundzwanzig Monate Fahrzeit ab, die sie bei der Zulassung, zur Prüfung als Schiffer auf großer Fahrt nachweisen müssen, und gehn nach Bestehn dieser Prüfung auf die Dampfer, auf denen sie ein sicheres und besseres Fortkommen haben.

Aus diesen Gründen ist der Mangel an Offizieren auf Segelschiffen in den beiden letzten Jahren so groß geworden, daß die Heuer der Untersteuerleute von 68 auf 90 und 100 Mark, die der Obersteuerleute von 100 auf 140 bis 160 Mark gestiegen ist. An ältern Offizieren findet man im allgemeinen nur solche auf Segelschiffen, die auf Dampfern nicht zurecht kommen konnten. Die Stellung der Steuerleute auf Segelschiffen hat mit der in frühern Zeiten nur noch die Ähnlichkeit, daß sie noch dieselbe Verantwortung tragen, daneben aber die Vorarbeiter der Matrosen sind. Wenn die Steuerleute nicht mehr und besser als die Matrosen arbeiten, können sie bei der aufs äußerste eingeschränkten Bemannung die Schiffe nicht in Ordnung halten und werden am Ende der Reise vom Reeder und Kapitän dahin geschickt, woher sie gekommen sind, nämlich ans Land.

Wie schon oben gesagt worden ist, wird die Mannschaft abgedankt, wenn das Schiff im Heimatshafen nur eben fest liegt, und kommt wieder an Bord, wenn es seeklar ist. Bis vor wenig Jahren blieben wenigstens der Kapitän und der Obersteuermann mit einer Wache an Bord, um das Löschen und das Laden, sowie die Instandsetzung des Schiffes für die nächste Reise zu überwachen. In neuster Zeit werden auch sie immer mehr am nächsten Tage nach Hause geschickt, und ein Schiffsinspektor macht alles. Dies geschieht nicht etwa, um Heuer und Kost zu sparen, sondern nur um den Herren Gelegenheit zu geben, sich ihren Familien zu widmen.

Schiffsinspektor löscht und beladet das Schiff, überwacht die Stauung, repariert, was nötig ist, rüstet das Schiff für die bevorstehende Reise aus, nimmt die Mannschaft an und mustert sie vor dem Seemannsamte. Erst einen oder zwei Tage vor dem Abgange des Schiffes kommt der Kapitän nebst den Offizieren an Bord.

Daß der Kapitän laut Handelsgesetzbuch für Stauung, Tiefgang, Ausrüstung, Bemannung, Seetüchtigkeit usw. dem Versicherer, dem Staate, dem Ladungseigentümer, usw. unbedingt verantwortlich ist, kommt durchaus nicht in Betracht. Er ist gänzlich ohne Einfluß darauf und muß doch vertreten, was Reeder und Inspektor gethan haben. Will er diese Verantwortung nicht übernehmen, dann heißt es: „Kapitän, es thut uns leid, aber wir müssen auf Ihre Dienste verzichten.“ Vielleicht klingen die Worte noch verbindlicher, vielleicht abstoßender, je nachdem der Reeder ein gebildeter Mann ist oder nicht.

Unter dem frühern Überfluß an Schiffsoffizieren haben ihre Besoldungsverhältnisse und ihre Stellung nicht nur in sozialer Hinsicht, sondern erst recht der Mannschaft und dem Reeder gegenüber unberechenbaren Schaden erlitten.

Die Entlassung eines Steuermanns, ja eines Schiffers wegen eines geringfügigen Fehlers, Versehens oder wegen einer langen Reise aus den Diensten einer Reederei, der er lange Jahre seine ganze Kraft gewidmet hat, ist gegenwärtig so an der Tagesordnung, daß niemand, sogar der Gemaßregelte nicht, die Durchführung dieses Gebrauchs für eine Härte hält (vergl. HANSA 1900, S. 86). Das in unausgesetztem Kampfe mit den Elementen gestählte Selbstbewußtsein der alten Seebären ist bei der jetzigen Generation im Kampfe ums Dasein kläglich zusammengebrochen. Nun, wo es bei der Knappheit der Offiziere wieder aufzuleben droht, suchen die Machthaber mit Hilfe mildthätiger Menschen die Sache wieder einzurenken. Gott bessers!

Um ihre Interessen gemeinsam zu vertreten, haben sich die Schiffsoffiziere zu Steuermannsvereinen zusammengeschlossen, und da im Laufe der Jahre manche von ihnen zu Kapitänen aufgerückt und dem Vereine treu geblieben sind, hat er vor kurzem den Namen: „Verein deutscher Kapitäne und Steuerleute der Handelsmarine“ angenommen. Mit seinen Bestrebungen ist er in Reederkreisen hier und da lästig geworden und wird deshalb als sozialdemokratisch bezeichnet. In der That ist sein Ziel, die pekuniäre und soziale Stellung seiner Mitglieder und seiner Berufsgenossen zu verbessern, aber damit ist auch die ganze Ähnlichkeit mit den Sozialdemokraten und deren Organisation erschöpft. Sozialdemokraten sind seine Mitglieder und sein Vorstand damit noch durchaus nicht. Daß kürzlich ein offner Krieg zwischen mehreren Hamburger Reedereien und diesem Verein ausgebrochen ist, ändert meine Ansicht nicht.

b) Die Dampfschiffsoffiziere

Bedingungen, unter denen die Steuerleute auf den Dampfschiffen angestellt wurden und noch werden, sind je nach dem Zweige der Seefahrt, dem die Linien dienen, außerordentlich verschieden. Die großen Passagierfahrtlinien verlangten früher, daß der sich meldende Offizieraspirant die Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt bestanden und das Befähigungszeugnis als solcher in Händen hatte. Waren sie Reserveoffiziere der Kaiserlichen Marine, oder hatten sie die Qualifikation dazu, desto besser. Junge Leute mit dem Befähigungszeugnis als Steuermann fanden nur ganz ausnahmsweise Anstellung, nämlich wenn sie mächtige Fürsprache hatten.

Man verlangte im allgemeinen eine gute gesellschaftliche Bildung und eine tadellose Figur; meistens waren die aufgenommnen Herren in einem Alter von 26 bis 30 Jahren und wurden dann als vierte Offiziere eingestellt. Auf den Linien, die vorzugsweise transatlantische und ostindische Frachtfahrt mit größern Dampfern treiben, wurden sie als dritte Offiziere, auf Linien in europäischer Fahrt als zweite und in der Küstenfahrt als Einzelsteuermann eingestellt. Man verlangte die Befähigung zum Schiffer auf großer Fahrt, weil diese jungen Leute größere seemännische Erfahrungen gesammelt hatten und gefestigtern Charakter hatten als die Steuerleute.

Beides suchten sie sich auf Segelschiffen, die man auch für die Dampfer immer noch als die hohe Schule der Seefahrt ansicht, zu erwerben. Solange die niedergehende Segelschiffahrt ausgebildete Offiziere genug an die Dampfschiffe abgeben konnte, konnte jede dieser Gesellschaften ihre Anforderungen so hoch schrauben, wie sie wollte, sie erhielt Offiziere genug; die großen Linien hatten nicht selten so viele Offizieraspiranten vornotiert, daß sie ihren Bedarf auf Jahre hinaus daraus decken konnten.

Nachdem jedoch die Segelschiffahrt in den lezten 25 Jahren um rund 1660 Schiffe zurückgegangen war, und sich die Zahl der Dampfer auf großer Fahrt von 200 auf 1000 vermehrt hatte, konnten jene nicht mehr die genügende Zahl von befahrnen Offizieren an diese abgeben, und es trat für die Dampfer gegen früher ein Mangel an Offizieren ein, und sogar die größten Linien haben nicht mehr die Anforderung aufrecht erhalten können, daß die einzustellenden Offiziere die Befähigung zum Schiffer auf großer Fahrt haben müssen.

Sie sind gezwungen, junge Steuerleute einzustellen, die eben dieses Befähigungszeugnis erworben haben, und haben die Unbequemlichkeit, daß sie diese später zum Besuch der Schifferklasse auf ein halbes Jahr und um ihrer Dienstpflicht als Einjährig-Freiwillige in der Kriegsmarine zu genügen auf ein ganzes Jahr beurlauben müssen. Daß diese jungen Offiziere von vornherein nicht das leisten können, was solche mit dem Befähigungszeugnis zum Schiffer auf großer Fahrt leisten, liegt auf der Hand, allein im allgemeinen müssen sie doch wohl genügt haben, denn aus den Publikationen über das Kadettenschulschiff des Norddeutschen Lloyd ist zu ersehen, daß dieser die Kadetten nach bestandener Steuermannsprüfung - natürlich nach Bedarf - als vierte Offiziere einzustellen verspricht.

Die Offiziere dienen sich dann allmählich zum Kapitän hinauf, wenn sie nicht vorher ausgemerzt werden, und die Zahl derer, denen dies widerfährt, ist je nach der Dampfschiffslinie größer oder kleiner. Statistische Zahlen sind darüber nicht zu erhalten, bei einigen Linien sollen es ¾ , bei andern 2/3, ½ , 1/3, und noch weniger der eingestellten Offiziere sein. Sie müssen dann bei einer andern Linie wieder von vorn anfangen, d.h. in die unterste Offizierscharge eintreten, auch wenn sie es in der ersten Linie nach vieljähriger tadelloser Thätigkeit zum ersten oder zweiten Offizier gebracht hatten. Daß Offiziere und Kapitäne einer Linie mit demselben Range bei einer andern Linie aufgenommen werden, ist seit vielen Jahren nur geschehen bei Fusionierung zweier Linien, auf deutsch: wenn eine kleinere Linie von einer größern aufgesogen wurde, und der Aufsichtsrat der ersten hartnäckig darauf bestand.

Statistik giebt es nicht, wie groß die Zahl der eingestellten Offiziere ist, die schon als solche abgegangen sind, deshalb beruhn die oben angegebenen Zahlen nur auf vager Schätzung und mögen nicht zutreffen. Einige Aufklärung über diese Verhältnisse, aber auch keine zuverlässige, dürften die Personallisten des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikalinie bieten, die im „Deutsch - Nautischen Almanach für 1900," herausgegeben von G. Lehmann-Felskowsky (Berlin, Verlag von R. Bolte, Oktober 1899), abgedruckt sind.

Nach Seite 390 ff. sind die 57 ersten Offiziere des Norddeutschen Lloyds vom 23. März 1892 bis zum 30. August 1899 ernannt, in demselben Zeitraum aber nur 31 der noch im Dienst stehenden Kapitäne, und doch ist es eine Naturnotwendigkeit, daß jedesmal, wenn ein Kapitän abgeht, ein erster Offizier zum Kapitän, ein zweiter Offizier zum ersten usw. ernannt wird.

Nach Seite 35 und 36 ist die Schiffszahl in den 7 ½ Jahren dieselbe geblieben, deshalb darf man annehmen, daß in dieser Zeit 57 - 31 = 26 Kapitäne abgegangen sind. Dabei muß indessen noch vorausgesetzt werden, daß keine ersten Offiziere entfernt worden sind, was nicht zutreffen dürfte. Die aufgeführten 59 zweiten Offiziere sind vom 10. Januar 1897 bis zum 11. September 1899 ernannt worden, in derselben Zeit aber nur 39 erste Offiziere, folglich müssen unter derselben Voraussetzung wie oben 20 zweite Offiziere entlassen worden sein.

Bei der Hamburg-Amerikalinie sind vom 2. Februar 1891 bis zum 23. August 1899 51 erste Offiziere, aber nur 33 Kapitäne ernannt worden; vom 7. Juli 1896 bis 1. August 1899,

also in drei Jahren, sind 46 zweite Offiziere ernannt worden, aber nur 36 erste Offiziere usw. Der dienstälteste erste Offizier des Norddeutschen Lloyd hatte am 1. Januar 1900 nach der Liste etwa 14 ½ Jahre Gesamtdienstzeit, der von der Hamburg-Amerikalinie genau so viel, die Dienstzeiten als erste Offiziere betrugen 8,8 oder 7,8 Jahre. In der letzten Zeit ist die Beförderung der Offiziere recht schnell vor sich gegangen, weil beide Linien ihre Schiffszahl gewaltig vermehrt haben, und in allernächster Zeit wird dies noch andauern, denn von beiden Linien werden noch immer neue Bauaufträge erteilt. Es gab Zeiten, in denen die dritten und vierten Offiziere drei bis vier Jahre in dieser Charge festsaßen. Wenn die Flotten der beiden Linien erst stabil geworden sind, und ein solcher Zustand muß doch über kurz oder lang eintreten, dann werden diese Zeiten auch wiederkehren, und die Beförderung wird wieder langsamer. Daß bei den oben mitgeteilten Zahlen der Zufall eine große Rolle spielt, ist selbstverständlich, aber es geht aus ihnen hervor, daß die Beförderungsverhältnisse auf beiden Linien annähernd gleich sind, und daß die Auswahl der Offiziere für den höhern Dienst, besonders zum Kapitän sehr scharf ist, daß es also auch hier Majors- und Oberstenecken giebt, um die verhältnismäßig wenige herum kommen.

Untersucht man beim Norddeutschen Lloyd die in den letzten zehn Jahren ernannten Kapitäne in Bezug auf ihre Dienstzeit als Offiziere, dann findet man rund 12 bis 15, im Mittel 14 Jahre, und daß sie im allgemeinen je nach ihrem Eintritt als vierter Offizier, also nach ihrer Anciennität, zum Kapitän befördert worden sind; Abweichungen kommen selten vor. Bei der Hamburg-Amerikalinie findet man recht verschiedene Dienstzeiten durcheinander. Das Aufrücken scheint nicht so regelmäßig nach der Anciennität wie beim Lloyd zu geschehen. Ob dies mit daran liegt, daß jene Linie mehrere kleinere aufgesogen und die Offiziere übernommen hat, oder ob andre Ursachen vorhanden sind, kann man nicht beurteilen. Wo bleiben nun die ausgemerzten Offiziere? Zunächst suchen sie bei andern Linien unterzukommen, die nicht so hohe Anfordeungen stellen und meistens nicht so gut zahlen, müssen dort aber in den meisten Fällen bei der untersten Offizierscharge wieder anfangen. Die Offiziere, denen dies nicht gelingt, gehn auf die Segelschiffe zurück oder suchen sich eine Unterkunft am Lande. Warum sie entlassen worden sind, entzieht sich meistens der Öffentlichkeit; es heißt einfach: er entsprach den Anforderungen nicht.

Eine Art Disziplinarverfahren wie bei Staatsbeamten findet nicht statt. Die Entlassung geschieht mehr oder weniger auf Grund der Berichte der Kapitäne nach sogenanntem bestem Ermessen eines Inspektors, Oberinspektors oder Direktors der Gesellschaft.

Geht ein Dampfer verloren, einerlei ob eine Schuld oder ein Versehen des Kapitäns vorliegt oder nicht, dann erhält er von der Gesellschaft kein Schiff wieder, und die Offiziere, die die Wache hatten, werden entlassen. Läuft ein Schiff auf Grund und wird wieder abgebracht, dann geht es meistens ebenso.

Mir ist eine Gesellschaft bekannt, die einen Kapitän für ein Jahr auf halbe Heuer setzte, wenn sein Schiff auf Grund kam und wieder abgebracht wurde.

	im 1. Jahr	im 2. Jahr	im 3. Jahr	im 4. Jahr
als 4. Offiziere	80 Mark	85 Mark	90 Mark	95 Mark
„ 3. „	100 „	105 „	110 „	115 „
„ 2. „	125 „	135 „	145 „	155 „
„ 1. „	von 160 bis 300 Mark,			

Bezüge der Offiziere des Norddeutschen Lloyd, 1900

Hierzu kommt für Tropenpassagier- und Schnelldampferfahrt das Wäschegeld. An die Pensionskasse ist 4 Prozent der Heuer zu zahlen.

	im 1. Jahr	im 2. Jahr	im 3. Jahr	im 4. Jahr
für die 4. Offiziere	90 Mark	95 Mark		
„ „ 3. „	110 „	115 „		
„ „ 2. „	125 „	135 „	145 Mark	155 Mark
„ „ 1. „	160 „	180 „	200 „	

Offiziersbezüge bei der Hamburg-Amerikalinie

Für die ältern Offiziere auf Post- und Schnelldampfern steigen die Bezüge bis 300 Mark. An sogenannten Kompetenzen erhalten die ersten Offiziere monatlich 63, die andern 31,50 Mark, während die Lloydoffiziere gewisse Getränke frei erhalten, bei Mehrbedarf aber den vollen Bordpreis der Passagiere erster Kajüte zahlen müssen.

Auf den Dampfern der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft beziehn die dritten Offiziere 90 Mark, die zweiten 110 Mark, die ersten 175 Mark und Getränke nach Diskretion. Wenn das Schiff in einem Jahre keine Havarie über eine gewisse Summe gehabt hat, bekommt der erste Offizier 600 Mark Gratifikation, die andern entsprechend weniger.

für die 3. Offiziere zwischen				70	und	80	Mark
„ „ 2.	„	„		80	„	110	„
„ „ 1.	„	„		110	„	140 oder 150	Mark.

Heuern auf den Dampfern andrer Linien

Die Offiziere des Norddeutschen Lloyds haben in und außer Dienst in saubrer Uniform zu gehn, die der Hamburg-Amerikalinie nur im Dienst.

Manche anderen Linien haben auch Uniformen vorgeschrieben, aber es wird meistens nicht darauf gesehen, daß sie immer sauber sind oder im Dienst immer getragen werden. Daß es viel Geld kostet, jederzeit in tadelloser Uniform zu gehn, braucht eigentlich kaum erwähnt zu werden, aber ich möchte mir zu bemerken erlauben, daß infolge davon die dritten und vierten Offiziere der großen Linien mit ihren Besoldungen sehr knapp auskommen, und daß viele, die ihre Uniformen beim Eintritt nicht bar bezahlen konnten, jahrelang nicht damit zurecht zu kommen pflegen.

Über die Besoldungsverhältnisse der Kapitäne bin ich wenig unterrichtet. Die Lloydkapitäne wie die der Hamburg-Amerikalinie sollen mit jährlich 4500 Mark anfangen, zu denen noch nach oben und nach unten begrenzte Tantiemen kommen. Auf Dampfern in kleiner Fahrt, wie auf der Neptunlinie, sollen sich die Besoldungen zwischen 2700 und 3600 Mark bewegen.

Den Leser dürfte es interessieren, wenn ich hinzufüge, daß unsre Hauptwettbewerber, die Engländer, rund 25 Prozent Heuer mehr für ihre Bemannung zahlen als wir (vergl. HANSA 1896, S. 270).

Auf den Segelschiffen ist der Obersteuermann der Ladungsoffizier, er nimmt die Ladung in Empfang, untersucht, soweit es möglich ist, Fässer, Kisten und Emballage, ob alles gut und unversehrt ist, richtet den Raum ein, indem er für Garnier sorgt, läßt die Stauung durch den Untersteuermann nach seiner Anordnung überwachen und stellt schließlich dem Ablader den Empfangschein aus, nach dem der Kapitän dann das Konnossement unterzeichnet. Beim Löschen haftet er dem Kapitän, Reeder und Empfänger für Fehlendes. Wenn sich Beschädigungen der Ladung finden, hat er die amtlichen Besichtiger heranzurufen, die feststellen, ob die Beschädigung durch höhere Gewalt oder durch Nachlässigkeit der Schiffsbesatzung entstanden ist. Das Reichsgericht hat entschieden, daß der Obersteuermann nur dann für Manko der Ladung haftbar ist, wenn er beim Laden und Löschen nicht anderweitig dienstlich in Anspruch genommen war und nur einen Arbeitergang zu beaufsichtigen hatte. Sobald er also mehrere Luken und mehrere Arbeitergänge zu beaufsichtigen hat, ist er juristisch frei von seiner Haftpflicht. Aber was hilft ihm das! Will er für Manko nicht zahlen,

so wird er entlassen, und was ihm ins Zeugnis geschrieben wird, weiß jeder Berufsgenosse.

Auf den Dampfern der größten deutschen Linien ist meistens der zweite Offizier der Ladungsoffizier. Da vielfach in zwei bis vier Luken geladen oder aus ihnen gelöscht wird, vielfach noch dazu auf beiden Seiten, so hat er nicht selten acht bis zehn Arbeitergänge zu beaufsichtigen. Auf den Kolossaldampfern der Gegenwart, die bis zu 12 000 bis 15 000 Tons Ladung mitnehmen, steigt die Anzahl der Kolonnen noch höher; man bekommt Dampfer zu sehen, die dreißig Ladebäume und Kräne führen, von denen die einen die Ladung beim Laden auf das Deck, die andern in den Raum schaffen. Beim Löschen ist es natürlich umgekehrt.

Unter diesen Umständen kann der zweite Offizier natürlich unmöglich weder die Einnahme, noch die Löschung oder Stauung der Ladung im einzelnen überwachen. Es werden ihm dann die jüngern Offiziere, Bootsleute, Steuerer usw. zur Aushilfe beigegeben, aber er ist verantwortlich für das, was sie thun. Schnelligkeit der Expedition ist die Signatur der Gegenwart, deshalb wird das Laden und Löschen Tag und Nacht fortgesetzt. So kommt es dann gar nicht selten vor, daß dies zwei- oder dreimal vierundzwanzig Stunden ununterbrochen weiter geht. Die Arbeiter wechseln ab, aber das zur Überwachung angestellte Personal, besonders der Ladungsoffizier, ist nicht zweifach vorhanden und muß aushalten; ob er vor Müdigkeit umfällt oder im Stehn einschläft, macht keinen Unterschied, seiner Verantwortlichkeit wird er nicht quitt.

In Zwischenhäfen wird oft aus demselben Luk zugleich nach der einen Seite gelöscht und von der andern Seite geladen, von und nach verschiedenen Decks. Die eingenommene Ladung ist fast immer nach verschiedenen Häfen bestimmt, sie muß so verstaut werden, daß sie im Löschhafen bequem zur Hand ist und die andre Ladung nicht erst auf der Suche nach Kisten und Kasten umgerissen werden muß, denn dann giebt es böse Gesichter und am Ende gar Entlassung. Dabei muß endlich noch auf Tiefgang und Stabilität des Schiffes sorgfältig acht gegeben werden, nämlich daß das Schiff wenigstens ungefähr auf ebenem Kiel liegt, weil es sonst schlecht läuft, und daß die schwere Ladung weder zu hoch noch zu tief liegt, weil das Schiff sonst zu rank oder zu steif ist, oder wissenschaftlich ausgedrückt: die metazentrische Höhe darf weder zu groß noch zu klein werden.

Die Doktoren der kranken Seeleute haben sogar schon haarklein bewiesen, daß der Offizier die Berechnung der metazentrischen Höhe seines Schiffes muß ausführen können, und -Schiffsbautechniker haben ihm höchst wertvolle Tabellen zusammengestellt. Das ist prachtvoll, aber woher soll die Zeit genommen werden, da auch ohne dies alle Offiziere aufs äußerste angespannt sind? Wie tief das Schiff beladen werden soll, bestimmt der Reeder, aber der Kapitän muß in kritischen Fällen die Verantwortung dafür übernehmen.

Von den deutschen Schiffervereinen sind schon mehrfach Anläufe gemacht worden, für die deutschen Schiffe ein ähnliches Gesetz über die Tiefladelinie und Deckladung zu bekommen, wie die Engländer es haben, allein die Reedereien fühlen sich unter den jetzigen freien Verhältnissen so wohl wie nur möglich und haben das Gesetz unter dem Einwande noch immer verhindert, daß eine allen gerechten Ansprüchen genügende Tiefladelinie wissenschaftlich und praktisch nicht festzustellen sei.

Das mag richtig sein, allein giebt es nicht Gesetze genug, die nicht allen gerechten Ansprüchen genügen und doch segenreich wirken! In England mit seiner Reederei, die größer als die aller andern Staaten zusammengenommen ist, wirkt das Gesetz, kurzweg Plimsollgesetz genannt, ganz befriedigend; es ist auf alle in England ladenden Schiffe, also auch auf die deutschen ausgedehnt, und es kam bisher gar nicht so selten vor, daß ein danach zu tief beladnes deutsches Schiff von den englischen Behörden angehalten wurde und einen Teil seiner Ladung löschen mußte. Das ist für die deutsche Flagge etwas beschämend, aber im Grunde genommen heilsam. Die Hamburg-Amerikalinie läßt das Plimsollmark jetzt an ihre Schiffe anbringen. Als vor kurzem das erste mit diesem versehene Schiff auslief, berichtete die Direktion dies Seiner Majestät dem Kaiser, der umgehend telegraphisch seine hohe Befriedigung darüber aussprach. Hoffentlich ist dies die Einleitung zu einem

deutschen Tiefladegesetz, dem sich Bestimmungen über das Maximum der Deckladung anschließen.

Hafenumschlag, 1899

Wenn man endlich mit dem Laden und Löschen fertig geworden ist, geht es sofort in See, denn time is money, und der Ladungsoffizier hat am Ende sofort seine Wache auf der Brücke wahrzunehmen. Überkommt ihn bei seiner Müdigkeit gar noch eine Kollision, oder läuft er auf den Strand, dann ist es um ihn geschehn. Weil solche übermüdeten Offiziere geradezu eine Gefahr für das eigne und für andre Schiffe sind, hat sich die Gesetzgebung der Sache angenommen, und der augenblicklich dem Reichstage vorliegende Entwurf einer Seemannsordnung bestimmt in § 33: *Dagegen ist denjenigen Schiffsoffizieren, die den Dienst auf Deck versehen, im Hafen eine Ruhezeit von mindestens acht Stunden innerhalb jeder vierundzwanzig Stunden zu gewähren*.

Auf den Dampfern zweiter Klasse giebt es nur drei Offiziere, die im Hafen gerade so in Anspruch genommen sind wie die auf Dampfern erster Klasse. Die kleinern Dampfer mit einem oder zwei Offizieren treiben kleine oder Küstenfahrt und machen meistens sogenannte Rundtouren. Während einer vielleicht vierzehntägigen Rundtour laufen sie acht biszwölf Häfen an, in jedem wird gelöscht und geladen, und wenn das letzte Stück erledigt ist, werden die Festmachetaue losgeworfen, es geht in See, und der Offizier hat seine Brückenwache ebenso wahrzunehmen, als wenn er acht Tage Urlaub gehabt hätte.

Daß ich höchst neugierig bin, wie die angeführte Stelle der neuen Seemannsordnung wirken wird, wird mir sogar ein binnenländischer Leser nachfühlen.

Da der Ladungsoffizier weder Stückzahl, noch Maß oder Gewicht der eingenommenen Ladung kontrollieren oder kontrollieren lassen kann, lassen gegenwärtig schon manche Reeder die Ladungen am Lande oder in den Leichtern zählen, messen oder wägen, aber andre überlassen dies ganz ruhig den vielgeplagten Offizieren, denn es ist so Gebrauch von alters her. Die Mannschaft erhält die beim Laden oder Löschen zugebrachten Überstunden bezahlt, aber eines Offiziers soll dies nicht würdig sein, er erhält nur seine Heuer, und wenn er noch so viele Überstunden gearbeitet hat. Bei einigen Dampferreedereien erhalten die Offiziere eine Pauschalgratifikation, wenn kein Ladungsmanko vorgekommen ist, bei den weitaus meisten nichts, denn sie haben ja nur ihre Pflicht gethan; ja bei andern mußten sie früher (ob es noch so ist, weiß ich nicht) einen Teil ihrer Heuer stehn lassen, bis die etwaigen Claims für Ladungsmanko abgewickelt waren. Bei einer größern Reederei mußte der Kapitän, der doch während des Ladens und Löschens am Lande übergenug zu thun hat, 20 Mark, der erste Offizier 15 Mark, der zweite 12 Mark und der dritte 10 Mark stehn lassen. Von diesem Gelde wurden die Claims in pleno bezahlt, einerlei, ob dem Einzelnen eine Unaufmerksamkeit oder ein Verschulden nachgewiesen werden konnte oder nicht.

Der jüngste Offizier muß auf den nicht erstklassigen Dampfern im Hafen den für die Weiterreise nötigen Proviant und die sonstigen Ausrüstungsgegenstände in Empfang nehmen, die Güte und das Gewicht der Gegenstände im Fluge feststellen und dafür den Empfangschein ausstellen. Er hat dann dem Koch den täglichen Proviant zuzuteilen und muß darüber Buch führen. Giebt er mehr aus, als die Reederei vorgeschrieben hat, oder als in der Musterrolle stipuliert ist, dann sind ihm entsprechende Abzüge von seiner Heuer gewiß, besonders da, wo die Reederei ihre Schiffe einem Unternehmer in Kost gegeben hat, damit sie von der Proviantierung entlastet wird, oder weil ein Engros-Unternehmer den Proviant billiger liefern kann als die Reederei. Giebt er weniger, dann protestiert der Koch sofort oder die Mannschaft später. Auf erstklassigen Schiffen verwaltet der Zahlmeister oder Verwalter den Proviant.

Auf den Dampfern der erstklassigen Linien geht die Deckmannschaft auf See in den Tropen drei, sonst im allgemeinen zwei Wachen, d.h. sie ist in drei oder zwei Abteilungen geteilt, die abwechselnd Wache an Deck haben.

Für drei Wachen sind häufig zwei zweite Offiziere vorhanden, die mit dem ersten die Wachbefehlshaber sind; für zwei Wachen sind der erste und der zweite Offizier die Befehlshaber und haben sich auf der Brücke aufzuhalten. Sie führen deshalb auch die Bezeichnung „Brückenoffiziere, " weil sie von der Brücke aus alle Arbeiten und die Navigation leiten. Die jüngern Offiziere dienen ihnen als Adjutanten und Stellvertreter, wenn sie gezwungen sind, auf kurze Zeit die Brücke zu verlassen. Die Art der Steuerleute, wie sie die Crathie hatte, als sie den Schnelldampfer Elbe in den Grund bohrte, ist, Gott sei Dank, auf deutschen Schiffen noch nicht angetroffen worden. Ob das Wetter gut oder schlecht, die Luft klar oder dick von Nebel, Regen oder Schnee ist, ob das Thermometer 20 Grad unter oder 30 Grad über Null zeigt, er wankt nicht vom Platze, denn je schlechter das Wetter ist, desto nötiger ist er da, bis er von seinem Kollegen abgelöst wird, oder bis eine Sturzsee ihn samt der Brücke über Bord fegt und die See sein Grab wird.

Bei Nebel, Schnee oder dickem Regen kommt der Kapitän mit auf die Brücke, der Ausguck wird doppelt und dreifach besetzt, die Fahrt des Schiffes wird ermäßigt, und das Nebelhorn oder die Sirene stößt jede Minute ihren sechs Sekunden langen Schrei aus, der in den Ohren gellt und durch Mark und Bein dringt. Aller Augen suchen den Nebel zu durchdringen, das Ohr lauscht gespannt auf Töne des Nebelhorns eines andern Schiffes. Da tönt in das Ohr, das durch die eigne Dampfpfeife schmerzt, von einem Segelschiffe der schwache Ton des Nebelhorns! Wo ist es? Gerade voraus? nein an Steuerbord, nein an Backbord ist es! Der Maschinentelegraph fliegt auf „*Stopp die Maschine*," in einer Sekunde kommt die Antwort, daß das Kommando verstanden ist, nach zehn Sekunden steht die Maschine. Die Dampfpfeife stößt wieder ihren Schrei aus, und das Nebelhorn antwortet sofort schon unheimlich nahe, fast gerade von vorn ertönt es, aber zu sehen ist nichts. „*Volle Kraft rückwärts*" lautet das nächste Kommando, das auch sofort ausgeführt wird. Da ist der Segler gerade voraus nach links segelnd! „*Hart rechts, das Ruder*"! *(zu diesem eigenartigen Kommando siehe Montags-Story Nr.13)* Der Dampfer mindert seine Fahrt von Sekunde zu Sekunde und gehorcht trotz rückwärts gehender Schraube dem Ruder. Wird er die Fahrt verlieren, ehe er den Segler erreicht, kommen wir hinter ihm herum? Der ganze Dampfer erbebt von der rasend arbeitenden Maschine. Alle an Deck stehn atemlos auf ihren Posten festgebannt, die Sekunden dehnen sich zu Minuten. Da ertönt von vorn der Ruf - er gleicht einem Jubelgesang - : Alles klar! Nicht fünf Meter weit gehn die Schiffe voneinander klar. Gott sei Dank! Nicht selten stoßen die Schiffe zusammen, eins von ihnen oder beide sinken auf den Meeresgrund, und Menschenleben gehn dabei verloren.

Wer einmal diesen Unglücksfall miterlebt hat, vergißt ihn nie wieder. Tritt dickes Wetter ein, so steht ihm die Szene wieder vor dem geistigen Auge, und die jüngern Offiziere sagen dann wohl: Bei dickem Wetter ist er doch recht nervös. Bei Nebel, Schneefall oder dichtem Regen muß das Schiff mit mäßiger Geschwindigkeit fahren, sagt das Gesetz. Ja, muß fahren! Aber wo bleibt der von der Reederei auf viele Monate hinaus festgestellte Fahrplan? Er soll und muß eingehalten werden, sonst - also!

Das Gesetz bekommt den Schiffer und den Offizier nur dann zu fassen, wenn ein Unglück geschieht, aber der Reeder hat ihn unter allen Umständen, also vorwärts. Es giebt Gegenden, in denen zeitweilig mehr als die Hälfte der Stunden eines Monats dichte Nebel herrschen, aber wenn gewisse Schiffe diese Gegenden passieren, ist es immer nur etwas neblig. Wenn ein Schiff übergerannt wird, macht das nicht allzuviel. Der Fahrplan wird eingehalten oder gar ein neuer Rekord geschaffen, die Reederei oder deren Versicherer bezahlt, und die Schiffsleitung mag sehen, wie sie sich mit dem Seeamt, mit dem Strafrichter und mit dem eignen Gewissen abfindet.

In dem schriftlich abzufassenden Mietkontrakt zwischen Reeder oder Kapitän und der Schiffsbesatzung, Musterrolle genannt, lautet ein Artikel: „*Der Schiffsmann verheuert*

*sich auf dem Schiffe von (Abgangshafen) nach X und weite*r," sei es, daß eine Fracht von und nach diesen Häfen schon abgeschlossen ist, oder daß das Schiff in Ballast nach dem zweiten Hafen segelt, um dort Fracht zu suchen.

Die Mannschaft muß dann mit dem Schiffe nach jedem Hafen, einerlei, in welcher Zone er liegt; ob er gesund ist oder nicht, macht nicht den geringsten Unterschied. Ist ein Hafen durch Cholera, gelbes Fieber, Malaria, Pest oder Ruhr verseucht, und unterliegen die Herkünfte in Deutschland oder irgendeinem andern Lande der Quarantäne, hilft nichts, die Mannschaft muß mit, einerlei, ob sie dort ihr Grab findet oder nicht. Nach und von solchen Häfen steigen die Frachten sofort bei dem Ausbruch der Krankheit, und dies ist die Ursache, daß sie von Schiffen trotz der Verseuchung zahlreich aufgesucht werden. Als in Hamburg vor acht Jahren die Cholera wütete, weigerten sich die Mannschaften englischer Schiffe vielfach, dahin zu gehn, und die Richter entschieden, daß sie damit im Rechte seien. Mannschaften deutscher Schiffe hätten ein solches Urteil nicht erstritten.

In der letzten großen Gelbfieberepidemie zu Santos sind viele Schiffsmannschaften, die gezwungen dahin mitgegangen waren, gestorben, nachgesandte Mannschaften ebenfalls, ja einige Schiffe sind von den Reedern dort sogar aufgegeben worden. Ob die Vorschrift des Entwurfs der neuen Seemannsordnung der Mannschaft etwas nützen wird, steht meines Erachtens sehr dahin. Sie lautet § 69, Absatz 1 Nr. 4: „*Ein Schiffsmann kann seine Entlassung fordern, wenn das Schiff nach einem Hafen bestimmt ist, gegen dessen Herkünfte schon zur Zeit der Anmusterung laut vorher erfolgter amtlicher Bekanntmachung der zuständigen deutschen Behörde wegen Pest-, Cholera- oder Gelbfiebergefahr die gesundheitspolizeiliche Kontrolle angeordnet war, sofern nicht der Schiffsmann sich in Kenntnis des Bestimmungshafens hat anmustern lassen*."

In dem Entwurf der neuen Seemannsordnung heißt es in § 79: „*Der Schiffsmann ist der Disziplinargewalt, der Schiffsjunge der väterlichen Zucht des Schiffers von Antritt des Dienstes bis dessen Beendigung unterworfen*."

Die Seemannsordnung von 1872 hatte die väterliche Zucht, die bis dahin bestanden hatte, abgeschafft, weil sie zu oft mißbraucht wurde, und verbietet überhaupt jede körperliche Züchtigung als Strafe. Sind denn in den verflossenen achtundzwanzig Jahren die Schiffsjungen so viel schlimmer geworden, daß mit ihnen ohne gesetzliche Prügel nicht mehr auszukommen ist? Daß die Verhetzung der Arbeiter die aus diesen Kreisen stammenden Jungen vielfach roh und zügellos gemacht hat, zeigen uns freilich oft genug die Zeitungen und die eigne Erfahrung, denn überall, wo es Radau gibt, sind die halbwüchsigen Herren Jungen die schlimmsten. Jedoch ist diese Sorte, Gott sei Dank, an Bord wenig zu finden, denn sie fürchten durch die dort herrschende Disziplin Einbuße an ihrer Menschenwürde zu erleiden. Wie mag es in Zukunft mit der Wiedereinführung der väterlichen Zucht werden? Ich befürchte nicht besser als früher.

Wie wird sie auf den Nachwuchs wirken? Besser situierte Eltern und Vormünder werden sich noch zwei- oder dreimal mehr besinnen als früher, ehe sie ihre fünfzehn bis achtzehn Jahre alten Söhne und Mündel aus Tertia oder Sekunda zur See gehn lassen, wo sie im zwanzigsten Jahrhundert mit gesetzlich erlaubten Prügeln bedacht werden dürfen. Hoffentlich merzt der Reichstag die väterliche Zucht des Schiffers wieder aus, denn der notwendigen Vermehrung unsrer Seeleute ist sie absolut hinderlich.

Im vorstehenden habe ich versucht, den Binnenländern einige Schattenseiten des seemännischen Lebens zu schildern, aber ich will nicht verhehlen, daß es auch Lichtseiten hat, die meines Wissens in der deutschen Litteratur niemand anziehender geschildert hat, als der Kontreadmiral a.D. Werner in seinen Seebildern, die zuerst im Daheim erschienen und später in seinem Buche von der deutschen Flotte gesammelt herausgegeben worden sind. Ich bitte den Leser, auch diese nachzulesen und sich dann ein Urteil zu machen, ob die Bezahlung der Seeleute und ihre soziale und geschäftliche Stellung wirklich so gut sind, wie sie von Flotten- und Schulschiffschwärmern gerade jetzt in überzeugungsvollem Brustton in die Welt hinausposaunt werden. Ein Beispiel dieser Art giebt

Herr S in der HANSA Nummer 17 dieses Jahres, aus der im Eingange dieser Arbeit zwei Absätze entnommen worden sind. Herr S ist jedenfalls kein Seemann, sondern wird vom sichern Lande aus, nämlich vom Kontor oder Bureau aus, vielleicht gelegentlich auf Seereisen als Passagier seine seemännischen Kenntnisse erworben haben. Aufs höchste erstaunt hat mich Herr S bei seiner Anpreisung des Kadettenschulschiffs durch den Hinweis, „*daß englische und französische Offiziere längst eine andre praktische Ausbildung wie englische und französische Matrosen genießen*.“ Es ist wahr, daß wir von englischen Seeleuten manches gelernt haben, indem unsre jungen Seeleute auf englischen Schiffen gedient und später ihre Erfahrungen auf deutschen Schiffen verwertet haben, aber trotzdem ist der Gewinn für sie selbst – abgesehen von den Sprachkenntnissen - doch recht problematischer Natur.

Jeder, der die Verhältnisse kennt, weiß, daß der englische Matrose ein ganz andrer Mensch als der deutsche ist. Sein Schulunterricht und seine Erziehung sind im Durchschnitt viel geringer als die des deutschen, dazu ist er viel roher und unzuverlässiger und unter Umständen brutal und streitsüchtig. Für den deutschen Matrosen ist es bisher ein wahres Glück gewesen, daß nicht selten junge Leute aus bessern Familien das Logis mit ihm geteilt haben; hält man diese daraus fern, dann fehlt für die andern Sauerteig und Salz zum Brotbacken, und die Gesamtheit unsrer Seeleute muß in jeder Hinsicht Einbuße an ihren guten Eigenschaften erleiden. Freuen wir uns nicht jedesmal, wenn in den Zeitungen unsre Seeleute vor denen andrer Nationen ihres gesitteten Betragens wegen gelobt werden? Wie wird es damit werden, wenn ihnen die guten Beispiele der Söhne aus bessern Familien fehlen, indem man diese durch die Kajütenfenster ins Schiff spazieren läßt und zweierlei Schiffsoffiziere schafft, von denen diese Art von dem Denken und dem Fühlen, von den Freuden und den Leiden des Matrosen keine Ahnung hat? Und wie wird es bei diesen feinen Herrchen mit der Disziplin bestellt sein? Ich habe oben gesagt: Die jungen Leute der Küstenbevölkerung gehn in der Hoffnung zur See, daß sie es später zum Kapitän oder doch zum Steuermann bringen. Durch Kadettenschulschiffe nimmt man ihnen diese Hoffnung, und durch Einstellung von zehn Kadetten hält man dreißig andre Jungen von der Seefahrt fern. Ob der Herr S seine Jungen, wenn er welche hat, wohl zur See gehn läßt? Ja, Bauer, das ist ganz was andres! Wie es auf See zwischendurch im neuen Jahrhundert noch hergeht, mögen zwei Zitate aus der HANSA Nr. 18 dieses Jahres illustrieren:

1. Die jüngst vor dem Hamburger Seeamt abgehaltne Verhandlung über die Kollision des deutschen Fischerkutters HF194 SCHWALBE Finkenwärder, mit dem holländischen Fischdampfer HOLLAND I führt uns Zustände vor Augen, wie sie für die Wikingerzeit oder unter der schwarzen Flagge der Korsaren nicht zutreffender geschildert werden können. Das deutsche Fahrzeug fischt am hellen Tage bei klarem, schönem Wetter unter Norderney. Dann kommt ein Dampfer, läuft den Fischer an, läßt einen Mann des genannten Fahrzeugs durchprügeln und geht wieder von dannen. Maschinenmanöver werden bei der ganzen Zeremonie nicht gemacht. Von der Dampferbesatzung sah man vor der Kollision nur einen Hut, der sich hinter dem Schutzkleid der Kommandobrücke hin und her bewegte. Nach der Kollision erschienen mehrere Wesen an der Reeling.

Weil die Befürchtung vorlag, das angerannte Fahrzeug könnte unter den Füßen wegsinken, kletterte die aus drei Mann bestehende Besatzung schnell auf den Dampfer über, in der begreiflichen Voraussetzung, dort menschliche, mitfühlende Geschöpfe zu finden. Diese Annahme hat sich nicht bestätigt, denn statt die Flüchtigen, die durch die unentschuldbare Unaufmerksamkeit des Dampferführers Schiffbrüchige geworden waren, wenn auch nicht freundlich, so doch wenigstens bemitleidend zu empfangen, schlug ihnen ein besonders verwildertes Geschöpf mit einer Kohlenschaufel auf Kopf und Hände. Nach diesem Empfang blieb den Unglücklichen nichts andres übrig, als wieder auf ihr beschädigtes Fahrzeug zurückzukehren. Der Dampfer ging dann weiter. Glücklicherweise war der Kutter dicht geblieben und konnte mit Hilfe andrer Fahrzeuge nach Kuxhaven gebracht werden.

2. Ein würdiges Seitenstück zu dem Untergang des englischen Dampfers SCOTSMAN bei Belle Isle ist der jüngst geschehene Verlust des

ebenfalls englischen Dampfers MEXICAN an der südafrikanischen Küste. Dort wie hier eine vollständig demoralisierte Mannschaft. Unbegrenztes Verlangen nach Alkohol und auffallend unentwickeltes Unterscheidungsvermögen über Mein und Dein sind die hauptsächlichsten Merkmale. Anstatt die Passagiere zu retten, taumeln einzelne Leute total betrunken zwischen schreienden Frauen und Kindern umher, andre arbeiten mit Hammer und Brecheisen an Passagierkoffern, wieder andre verwerten erlernte Boxerkünste am Körper ihrer Spießgesellen, während der Rest mit einigen energischen Passagieren um den Besitz eines Bootes kämpft. Ob die Befehlenden in diesem Schauspiel mitgewirkt haben oder gar die Regie in Händen hatten, ist nicht bekannt. Nur so viel steht fest, daß ein an Bord des WINKFIELD (eines Dampfers in der Nähe, dessen Besatzung schließlich das Rettungswerk ausführte) anwesender Armeeoffizier mit dem Säbel in der Hand bemüht war, unter den schiffbrüchigen Trunkenbolden und Raufbolden Ordnung herzustellen. Die englische Presse, die sich mit der unliebsamen Affaire beschäftigt hat, glaubt, es werde sich bei der Untersuchung herausstellen, daß die Besatzung des MEXICAN zumeist aus Ausländern bestanden habe.